NUMER KONGRESOWY.

KRAKÓW — KATOWICE — LWÓW — ŁÓDŹ — POZNAŃ — WARSZAWA - WILNO.

Należytość poczt. opłacona ryczałtem. Cena numeru z przesyłką 50 gr.

Nr. 11. LISTOPAD 1929 R. ROK I.



ZAWODOWY

Naczelny organ Zarządu Głównego Związku Zawodowego Automobilistów Rzeczyposp. Polskiej w Warszawie

Pismo poświęcone sprawom zawodowym, fachowym i gospodarczym.

Redakcja i Administracja: Kraków, Czysta 5, tel. 4248, godz. urz. od 5 do 7 wiecz. (17—19). Konto P. K. O. Nr. 408.945.







PIERWSZA KRAJOWA FABRYKA RESORÓW AUTOMOBILOWYCH I POWOZOWYCH

„ESPEŻET"

KRAKÓW, ULICA MOGILSKA L. 86.

Wykonują resory do aut każdego typu.
Reperacje resorów na poczekaniu.
Rogatka do fabryki wolna.



Pierwszorzędna **LAKIERNIA** **P. KOZBIAŁ**
ul. Piaski tuż przy rogatce Mogilskiej

lakierują systemem **„Duco"**
jak również lakierowanie piecowe
(na gorąco).



Samochody osobowe i ciężarowe najsławniejszych fabrykatów. — Warsztaty mechaniczne. — Fabryka karoseryj. — Bogato zaopatrzone magazyny w przybory i części zamienne. — Samochody używane jako kupna niezwykle okazyjne - - - - - poleca:

Brzeskiauto Sp. Akc. Poznań

ul. Dąbrowskiego L. 29 - Telefon Nr. 63-23, 63-65

Najstarsze przedsiębiorstwo branży samochodowej w kraju



Aero- i automobilowe CHŁODNICE

wyrabia nowe i naprawia stare, oraz wszelkie roboty automobilowe blacharskie wykonuje po cenach najniższych

C. PATRYN, Kraków, Pawia 10.

Posiada własną niklownię. Wykonuje wszelkie roboty w zakres galwanotechniki wchodzące.

NR. 11. LISTOPAD 1929 R. ROK I.

AUTOMOBILISTA ZAWODOWY

Naczelny organ Zarządu Gł. Związku Zawod. Automobilistów Rzeczyposp. Polskiej w Warszawie
Pismo poświęcone sprawom zawodowym, fachowym i gospodarczym.
Kraków — Katowice — Lwów — Łódź — Poznań — Warszawa — Wilno.

Redakcja i Administracja: Kraków, Czysta 5, tel. 4248, godz. urz. od 5 do 7 w. (17—19). Konto P.K.O. Nr. 408.945.

KOLEDZY, ZASILAJCIE FUNDUSZ PRASOWY!

Koledzy!

Numer dzisiejszy, jako numer po-zjazdowy, poświęcony jest w całości obradom, odbytym w dniach 19, 20 i 21 października 1929 r.

Zanim przeczytacie szczegółowy opis przebiegu obrad Kongresu, chcemy zauważyć, że z wielką radością odczuliśmy, jak bardzo wielkie zainteresowanie dla Kongresu objawili wszyscy członkowie naszego Związku, jak widocznie doceniono ważność tego wypadku dla dziejów Związku, oraz jak wielką siłę przedstawia już nasz Związek, pomimo tylu różnego rodzaju trudności, jakie zwalczyć musiał.

To też oddając Wam dzisiaj w ręce numer zawierający opis doniosłych obrad oraz uchwał, z radością i dumą powtarzamy słowa kolegi przewodniczącego Zjazdowi, Stanisława Rongensa, który zamykając obrady, wyraził przekonanie, że następny Kongres będzie jeszcze liczniejszy i w silniejszym jeszcze stanie organizacji, niż obecny. Do powiedzenia takiego miał On zupełne prawo i podstawę. Z roku na rok widzimy wzmożenie naszej organizacji, z roku na rok widzimy coraz większe wyrobienie członków w kierunku zawodowo-organizacyjnym i z roku na rok odczuwamy coraz większe zrozumienie dla potrzeb naszych i naszych celów.

Czego to dowodzi i dlaczego tak podnosimy to?

Dowodzi to tego, że coraz mniej w naszych szeregach takich członków, jakich zawsze każda organizacja w pewnej liczbie posiada, którzy nie wiele zdają sobie sprawy z wartości organizacji, do której przynależą, że coraz więcej natomiast szeregujemy się w mocną i pełną zrozumienia siłę, z którą się liczyć trzeba i której trzeba ustępować. Podnosimy fakt ten dlatego, że Kongres wykazał, iż nie długo już nastąpi moment, kiedy pełni klasowej świadomości zorganizowani kierowcy zawodowi nie będą musieli ograniczać się tylko do obrony przed napaściami tego, czy innego rodzaju, lecz podejmą rękawicę rzucaną im stale pod nogi, przystępując do świadomej i celowej walki o byt i cześć.

Dobrze się stało, że przed Kongresem sprowokowano nas do „próby“. Kongres usunął błędy, jakie wykazała próba i teraz wiele lekkomyślności wykaże ten, co nas zaczepi.

Koledzy! Wyrównane, odliczone i zdecydowane nasze szeregi stoją. Pełnimy nasze obowiązki świadomi siły naszej i naszych praw, mocni tą świadomością i zjednoczeniem i możemy śmiało patrzeć w przyszłość, choćby nam ona miała przynieść nawet ciężką walkę.

Walka z nami, to wyzwanie, rzucone nietylko nam. To wyzwanie, nad którem trzeba się zastanowić poważnie i mądrze!

III. Kongres
Zawodowego Związku Automobilistów Rzeczypospolitej Polskiej.

III. Kongres Z. Z. A. Rz. P. odbył się w dniach 19 i 20 października br. w Krakowie oraz 21 października br. w Katowicach. Obrady w Krakowie odbyły się w lokalu Oddziału Krakowskiego, przy ul. Matejki L. 4. Oddział Krakowski posiadający piękną, dużą salę odnowioną efektownie przed Kongresem, podejmował delegatów, kończąc obrady wspólnem zdjęciem.

PORZĄDEK DZIENNY.

O Kongresie zawiadomił Zarząd Główny wszystkie Oddziały okólnikiem, który podaliśmy w jednym z poprzednich numerów, dziś powtarzamy go dla całości jeszcze raz:

Okólnik z dnia 29 lipca 1929 r.:

1) Zagajenie,
2) Wybór Prezydjum Zjazdu,
3) Sprawozdanie Zarządu i Komisji Rewizyjnej,
4) Sprawozdanie Oddziałów Związku,
5) Taktyka i działalność Związku,
6) Związek Zawodowy Transportowców,
7) Wybory władz Związku: a) Zarządu, b) Komisji Rewizyjnej i c) Sądu Koleżeńskiego,
8) Wolne wnioski.

U w a g i : do p. 2-go: Wybór Komisji mandatowej i wnioskowej; — do p. 5-go wnioski organizacyjne, finansowe i wnioski dotyczące pisma zawodowego.

Udział w Kongresie wzięli:

1. *Bielsko:* kol. Rübel Karol.
2. *Cieszyn:* kol. Zgraja Karol.
3. *Grodno:* kol. Kaznowski Aleksander.
4. *Katowice:* kol. Adamczyk, Augsburg Gustaw.
5. *Kraków:* kol. Guszlewicz Stefan, Rzepa Stanisław, Wideł Ernest.
6. *Królewska Huta:* kol. Szczygieł Alojzy.
7. *Lwów:* kol. Buczek Władysław.
8. *Łomża:* kol. Łęgowski Stanisław.
9. *Łódź:* kol. Orłowski Edward, Palmowski Mieczysław, Woźniak Wacław.
10. *Łuck:* kol. Łacisz Józef.
11. *Poznań:* Goebel pre., kol. Rurek Michał, Lulkiewicz Bolesław, Matyjasik Stefan, Stachowiak Jan.

12. *Równe:* kol. Gilewski Józef.
13. *Rybnik:* kol. Kopiecki Ryszard.
14. *Sosnowiec:* kol. Pietrzak Leon.
15. *Tarnowskie Góry:* kol. Stachuła Ludwik.
16. *Tarnów:* kol. Przeklasa Józef.
17. *Warszawa:* kol. Kowalski Wiktor, Łuczak Jan, Rongens Stanisław, Bełza Aniela, Dmoch Bolesław, Trzeciak Stefan.
18. *Wieluń:* kol. Gałek Leon.
19. *Wilno:* kol. Antonowicz Karol.
20. *Żywiec:* kol. Chrząszcz Józef.

W charakterze gości przybyli: Syndyk Z. Z. A. Oddział w Krakowie Dr. Tomasz Aschenbrenner, Naczelny Redaktor miesięcznika Inż. Marjan Nanowski, Poseł Żuławski, poseł Mastek, delegat Międzynarowodego Związku Transportowców P. Maksamin, delegat Rady Związków Zawodowych w Krakowie P. Przybyś, Prezes Stowarzyszenia autobusistów w Krakowie Stanisław Szybowicz, delegat Stow. właść. dorożek samochodowych Andrzej Wójcicki, współpracownik miesięcznika „Automobilista Zawodowy" Józef Biasion.

Telegramy gratulacyjne nadesłali: Centralny Związek pracowników użyteczności publicznej w Warszawie i Centralny Komitet Wykonawczy Polskiej Partji Socjalistycznej w Warszawie.

OTWARCIE KONGRESU.

O godzinie 11-tej przed południem otworzył uroczyście Kongres kol. Stefan Guszlewicz, Prezes Z. Z. A. Oddział w Krakowie, witając zebranych delegatów Oddziałów, przybyłych PP. Posłów i gości, dziękując Im za zaszczycenie Zjazdu swą obecnością, poczem wybrano do

PREZYDJUM KONGRESU.

Przewodniczącym Kongresu kol. Rengensa Stanisława z Warszawy, asesorami kol. Orłowskiego Edwarda z Łodzi i kol. Matyjasika Stefana z Poznania, sekretarzami kol. Augsburga Gustawa z Katowic i sekretarza Z. Z. A. Oddział w Krakowie.

Przewodniczący zarządził odczytanie listy przybyłych delegatów, poczem nastąpiły

PRZEMÓWIENIA GOŚCI.

P. Poseł Żuławski powitał Zjazd imieniem wszystkich zorganizowanych robotników, którzy tak do rozwoju Zawodowego Związku Automobilistów, jakoteż do obrad dzisiejszego Kongresu przywiązują wielką wagę. Stosunki gospodarcze, rozwój techniki i t. p., spowodowały, że zawód kierowcy samochodowego zdobył sbie wielkie znaczenie i obok robotników produkcyjnych odgrywa wielką rolę. Z tych powodów między robotnikami produkującymi a komunikacyjnemi zachodzi łączność, która musi być utrzymaną. P. Poseł podniósł, że w zawodzie kierowcy samochodowego jest bardzo wiele niedomagań, Związek sam jako taki, jest organizacją młodą, która z natury rzeczy napotyka na trudności rozmaitego rodzaju. Należy w umysłowości szoferów, z których tysiące niema należytego zrozumienia swych praw — dokonać przewrotu. P. Poseł przytoczył strajk szoferów w Warszawie, który wykazał, jak wielkie postulaty mają szoferzy i jak konieczną rzeczą jest łączność. Wprawdzie Związek zawodowy Automobilistów jest organizacją apolityczną, jednakże doświadczenie, zwłaszcza ostatnie, poczynione w Warszawie, świadczy, że organizacja musi stanąć również na gruncie politycznym. Rozwijając dalej myśl organizacyjną, podkreślił P. Poseł konieczność szerszej organizacji, albowiem wprawdzie każda kategorja poszczególnej organizacji ma swe szczególne odrębności zawodowe, jednakże do przeprowadzenia walki o postulaty konieczną jest łączność na terenie wspólnej organizacji robotników pokrewnych zawodów, a taką organizacją jest Międzynarodowy Związek Transportowców.

Przemówienie zakończył P. Poseł życzeniem owocnych obrad.

Z kolei przemówił P. Poseł Mastek, witając Zjazd imieniem Związku kolejarzy, liczącego 60.000 członków. P. Poseł zwrócił zebranym uwagę, że klasa pracująca stoi *w przededniu doniosłych zagadnień* i dlatego obrady winny zdążać bezwarunkowo do silnego skonsolidowania się dla wywalczenia lepszej egzystencji i zapewnienia ustaw gwarantujących odpowiednie ustawowe zabezpieczenie praw kierowców samochodowych. Rząd obecny przekreślił szereg ustaw dla klasy pracującej korzystnych, a znakiem obecnych czasów jest chęć oddania nas na łup i wyzysk kapitalizmu. Walka innych klas robotniczych nie może być dla kierowcy samochodowego obojętną, albowiem tam, gdzie nie dociera kolej, tam prowadzą drogi komunikacji automobilowej, dla której tworzą się i nadal tworzyć będą rozmaite ustawy, o których z góry sądzić można, że dla kierowców samochodowych bynajmniej korzystne nie będą, dlatego *jedynym wskaźnikiem* chwili obecnej *dla zawodowego automobilisty, to łączność i wzajemna współpraca.*

Imieniem Okręgowego Komitetu Polskiej Partji Socjalistycznej i Związków Zawodowych powitał Kongres kol. Przybyś, życząc zebranym owocnej pracy Kongresu.

Imieniem Międzynarodowego Związku Transportowców, powitał Kongres P. Maksamin z Warszawy, zwracając uwagę, że obecnie skierowane są ataki przeciw całemu ruchowi zawodowemu i związkom zawodowym, dlatego konieczną jest łączność wszystkich grup zawodowych organizacyj robotniczych i jednolite kierownictwo. Ogniwem tym jest organizacja robotników komunikacyjnych w Międzynarodowym Związku Transportowców.

Następnie uchwalono:

a) połączyć punkty porządku dziennego 3 i 4 razem, oraz 5 i 6 razem.

b) regulamin obrad: referenci przemawiają 1/2 go-

III. KONGRES WZMOCNIŁ NASZĄ ORGANIZACJĘ!

dziny, w dyskusji 1 przemówienie trwa 10 minut, drugie zaś 5 minut.

c) wybrano Komisję mandatową, złozoną z kol.: Augsburga, Goebla, Palmowskiego i Adamczyka, która to Komisja ma decydować o prawie głosowania delegatów.

SPRAWOZDANIE ZARZĄDU GŁÓWNEGO, KOMISJI REWIZYJNEJ i SPRAWOZDANIA ZARZĄDÓW ODDZIAŁÓW.

Sprawozdanie Zarządu Głównego:

Po odczytaniu przez kol. Augsburga protokółu z ostatniego kongresu, odbytego dnia 29 kwietnia 1928 w Warszawie, który przyjęto do wiadomości, złożył Zarząd Główny następujące

Sprawozdanie szczegółowe: Zarząd Główny Związku stoi obecnie przed temi samemi zadaniami, dla których centralną organizację utworzono. Rozwój przemysłu automobilowego, marne płace i nieodpowiednie ustawodawstwo automobilowe spowodowały scentralizowanie tych oddziałów, które prowadziły żywot samodzielny, a mało owocny. Dlatego Zarząd Główny już po pierwszym Kongresie rozpoczął walkę o zmianę ustawodawstwa automobilowego, warunków płacy i pracy.

Walka ta przyniosła częściowe rezultaty, jak:

a) utrzymanie dotychczasowych Komisyj egzaminacyjnych,

b) wprowadzenie próbnych (zielonych) praw jazdy,

c) prolongatę praw jazdy co trzy lata, co miało ten skutek dodatni, że na przeciąg 1 roku zahamowano dopływ nowych szoferów do pracy na samochodach użytku publicznego. Brak szoferów o wyższych kwalifikacjach był skutkiem powyższego tak wielki, że Związek właścicieli dorożek samochodowych zmuszony był prosić władze o wcześniejszą zamianę praw jazdy próbnych tj. zielonych na czerwone.

Po drugim Kongresie, pod rządami sanacji, realne płace szoferów spadły do minimum, dowodem czego są akcje poszczególnych oddziałów, zmierzające do podniesienia stopy życiowej swych członków, jak Białystok, Warszawa, Wilno. Również toczy się walka o utrzymanie brzmienia nowej ustawy, którą łamie samowola urzędników administracyjnych, jak się to dzieje w Warszawie, Lwowie i Poznaniu. Sprawa szkół szoferskich jest dalej aktualną, jak niemniej dopuszczenie do Komisji egzaminacyjnych przedstawicieli Związku z głosem decydującym. Żalono się, że pomimo wyraźnej ustawy nieraz bardzo łatwo można zamienić zielone prawo jazdy na czerwone.

Ośmiogodzinny dzień pracy w zawodzie szoferskim prawie, że nie istnieje. Na samochodach zarobkowych niema ani urlopów, dni wypoczynkowych, ani też ubezpieczenia kierowców.

To też pierwotnie cała energja Zarządu Głównego skierowaną była na wprowadzenie w życie naszych zasadniczych postulatów — postawionych już na pierwszym Kongresie, a odczytanych w protokóle z II Kongresu. W tym kierunku uzyskaliśmy niestety bardzo mało.

Co do wydania studentom prawa jazdy na dorożkach samochodowych w Poznaniu w czasie Powszechnej Wystawy Krajowej, Ministerstwo wytłumaczyło fakt ten koniecznością wydania tych praw jazdy ze względu na znajomość języków obcych przez studentów, oraz tem, że te prawa jazdy zostaną odebrane po zamknięciu wystawy.

Co do ogólnego prawodawstwa, Związek nasz, idąc z klasowym ruchem robotniczym w Polsce — doczekał się Sądów pracy, skutkiem czego sytuacja w niektórych oddziałach się poprawiła.

W sprawie wszczętej przez Zarząd Główny akcji z powodu wycofania przez Rząd ustawy o zabezpieczeniu na starość — zawiniły Oddziały, albowiem na okólnik Zarządu prawie żaden Oddział nie dał odpowiedzi tak, że sprawa ta, tak ważna, została niemal zupełnie zlekceważoną. Zarząd Główny musiał prowadzić walkę z destruktywną robotą partyjną w naszych Związkach jak N. P. R. w Łodzi, Ch. D. w Częstochowie i B. B. S. w Warszawie, gdzie doszło do powstania jeszcze dwu miejscowych związków. Związek B. B. S. — niemal nie istnieje. Drugi Związek sanacyjny, liczący kilkudziesięciu członków nie odgrywał żadnej roli. W sprawie połączenia się ze Związkiem Transportowców, Zarząd Główny doszedł wreszcie do porozumienia i dzisiejszy Kongres ma w tym kierunku powziąć zdecydowaną uchwałę przy odnośnym punkcie porządku dziennego.

W myśl uchwał drugiego kongresu, Zarząd Główny zajął się wydawaniem własnego pisma pod nazwą: „Automobilista Zawodowy", który to miesięcznik założony został na miejsce bratniego miesięcznika „Szofer Krakowski". W Katowicach pismo to wychodzi w języku niemieckim.

Na drugim Kongresie reprezentowanych było 12 Oddziałów.

W międzyczasie odbudowano lub zorganizowano szereg Oddziałów, które przystąpiły do centrali, jak: Wilno, Lwów, Kalisz, Włocławek, Białystok, Wieluń, Tomaszów, Rzeszów, Lublin, Żywiec, Tarnowskie Góry, Łuck, Równe, Dubno, Kowel, Łomża, Grodno, Tarnów, Nowy Sącz, Tarnopol, Kołomyja, Ostrów, Krzemieniec.

Założono 3 sekretarjaty okręgowe: w Krakowie, Lwowie i Białymstoku. Odbyła się 1 konferencja krajowa, dnia 16 września 1928, dwa plenarne posiedzenia Zarządu Głównego, 24 posiedzenia egzekutywy, odbyto 3 konferencje w Ministerstwie Robót Publicznych i jedną Konferencję w Ministerstwie Spraw Wewnętrznych. Do biura wpłynęło 431 aktów. Kancelarja wysłała 758 listów i okólników.

Jak ze sprawozdania wynika, obrót kasowy Zarządu Głównego jest mały.

Zarząd apeluje o uregulowanie stosunków finanso-

III. KONGRES TO ZWYCIĘSTWO IDEI ZWIĄZKÓW ZAWOD.!

wych. Autonomja finansowa Oddziałów nie może utrzymywać się kosztem Centrali, która bez odpowiedniej podstawy finansowej nie może wypełnić swego zadania, a z przedstawionych obliczeń wynika, że w teorji Oddziały wpłacają do Centrali od wkładek 25 %, w praktyce zaś wpłaty te wynoszą 10 do 15 %.

Po sprawozdaniach poszczególnych Oddziałow, zabrał z kolei głos kol. Augsburg, podnosząc, że pierwszy Kongres określił formę organizacji, plenum Zarządu Głównego po II. Kongresie zajęło się ustaleniem dalszych form organizacyjnych, ustalając liość mandatów poszczególnych Oddziałów w stosunku proporcji wpłaconych wkładek od członków za okres 3 miesięcy, dlatego też Zarząd Główny rozsyłając okólnik o Kongresie podał powyższe do wiadomości wszystkich Oddziałów, wzywając je do uregulowania stosunków finansowych względem Centrali.

Kol. Augsburg odczytał ilość mandatów, jaka przypada poszczególnym Oddziałom w stosunku do wpłaconych wkładek, a mianowicie:

1.	Warszawa	mandatów	5
2.	Poznań	„	2
3.	Kraków	„	2
4.	Łódź	„	1
5.	Katowice	„	3
6.	Białystok	„	2
7.	Sosnowiec	„	1
8.	Huta Królewska	„	1
9.	Cieszyn	„	1
10.	Tarnowskie Góry	„	1
11.	Żywiec	„	1
12.	Równe	„	1
13.	Lwów	„	1
14.	Wilno	„	1
15.	Wieluń	„	1
16.	Tarnów	„	1
17.	Nowy Sącz	„	1
18.	Łuck	„	1
19.	Tarnopol	„	1
20.	Łomża	„	1
	nadto mandatów członków Zarządu Głównego		8
	Razem	mandatów	37

DYSKUSJA.

Poza sprawą przystąpienia do Międzynarodowego Związku Transportowców, sprawą miesięcznika i sprawą wkładek do Centrali, bardzo interesującym momentem Zjazdu była dyskusja nad działalnością Związku. Wymiana zdań, która przy tych kwestjach stawała się nieraz gorącą, dowodziła tylko, że zainteresowanie jest wielkie i że dobro sprawy wszystkim leży na sercu. To też ilość mowców była wielka, tak, że nie sposób jest szczegółowo opisać całą dyskusję. Musimy ograniczyć się do wymienienia mowców.

Przemawiali: kol. Łuczak, Woźniak, Gebel, Palmowski, Augsburg, Adamczyk, Rongens i inni.

Że wszystkie zdania zostały uzgodnione i wyrównane, dowodem tego uchwalenie „votum ufności", dla Zarządu Głównego, poczem przy p. 5-tym porządku dziennego zabrał ponownie głos poseł-towarzysz Żuławski, stwierdzając, że budowa danej organizacji musi być taką, jakiej wymaga samo życie. A życie, to nie sam bezmyślny bieg przypadków, lecz splot wypadków, kierowany przez czynniki mające nad pracownikiem wyższość, już to z racji władzy, już to z racji kapitału. Ilustrując swe przemówienie, jako przykładem, związkiem drukarzy, wykazując jakie były koleje jego rozwoju, udowadnia pan poseł, że dana kategorja pracowników w danem kółku zamknięta, nie jest w stanie skutecznie obronić swych praw, lecz, że poszczególne organizacje winny się łączyć ze sobą, celem stworzenia siły i masy, dla wzajemnego poparcia i wzajemnej obrony swych dążeń.

Mówca wskazując jako na wadę organizacji naszej, na niedostateczną siłę finansową Centrali, wytyka równocześnie Związkowi jego odosobnienie się i zamknięcie w kręgu własnych interesów, wykazując w swem przemówieniu, jakie straty ponosi przez to kierowca samochodowy.

Przemówienie swe zakończył pan Poseł słowami: „Koniecznością i nakazem chwili jest przystąpienie Z. Z. A. Rz. P. do Międzynarodowego Związku Transportowców. Państwa utrzymują również stosunki międzynarodowe, a skoro Państwa wkraczając w przemysł, wytwarzają tem samem pomiędzy sobą a robotnikiem taki sam stosunek, jaki zachodzi między robotnikiem a kapitałem, wobec tego i my również musimy współdziałać z robotniczemi organizacjami międzynarodowemi, zwłaszcza, że nikt lepiej międzynarodowo nie jest zorganizowany, jak drugi przeciwczynnik tj. kapitał".

Po przemówieniu (nagrodzonem oklaskami), przemówił ponownie kol. Rengens, żądając:

1) umów zbiorowych, 2) porady i obrony prawnej, 3) Sądów dla spraw automobilowych, 4) Kas zapomogowych oraz 5) nauki chodzenia w szkołach.

Sprawa przystąpienia do Międzynarodowego Związku Transportowców.

W sprawie tej przemawiał delegat Międzynarodowego Związku Transportowców (który dla krótkości odtąd nazywać będziemy „I. T . F.") i w obszernem przemówieniu uzasadniał konieczność i potrzebę należenia oraz korzyści z tego wypływające. Przemówienie to, wygłoszone z doskonałą znajomością przedmiotu, zawierało wiele cyfr statystycznych, wykazujących ważność mającej się powziąć decyzji. „Nie można się oglądać na małe grupy zorganizowane w małych Oddziałach" mówił tow. Maksamin. „Związek transportowców posiada za sobą siłę i jako z takim się liczą. **Czyż nie inaczej wyglądałoby zwycięstwo kierowców w Warszawie, gdyby ich były poparły wszystkie inne związki sfederalizowane w „I. T. F.?"**

III. KONGRES WZMOCNIŁ NASZĄ ORGANIZACJĘ!

Następnie odczytał mowca protokół z konferencji, odbytej pomiędzy Z. Z. A. Rz. P. a „I. T. F.“ przy współudziale delegatów z KCZZ. w dniu 18 lipca 1929, na której byli obecni:

Z ramienia KCZZ.: tow. Szczerkowski i tow. Zdanowski.

Z ramienia Związku Zawodowego Automobilistów: tow. Zawadzki Edward i Augsburg.

Z ramienia Z. Z. T.: tow. Maksamin i Cymerman.

Po przedyskutowaniu sprawy połączenia, obecni jednomyślnie doszli do następującego przekonania:

Celem doprowadzenia do zjednoczenia wysiłków i walki pracowników automobilowych z ogółem robotników i pracowników transportowych:

1) **Związek Zawodowy Automobilistów Rzeczypospolitej Polskiej postanawia wstąpić w stosunek federacyjny ze Związkiem Zawodowym Transportowców Rz. P.**

2) Związek Zawodowy Automobilistów Rz. P. tytułem wkładek członkowskich opłacać będzie od każdej wkładki członkowskiej 40 gr. (czterdzieści groszy) miesięcznie do Z. Z. T.

3. Związek Zawodowy Automobilistów Rz. P. utrzymuje swoją odrębność statutową i działa, jako autonomiczna sekcja Z. Z. T.

Ze swej strony Z. Z. T. zobowiązuje się:

1) Udzielić odpowiednie przedstawicielstwo Związkowi Automobilistów w Zarządzie Głównym Z. Z. T. w drodze kooptacji.

2) Reprezentanci Związku Automobilistów Rz. P. uczestniczą z prawem głosu decydującego w Zjazdach Z. Z. T., jako prawomocni delegaci Z. Z. T., terminy Zjazdów zaś Związku Automobilistów ustalone są w porozumieniu z Zarządem Z. Z. T.

3) Związek Zawodowy Transportowców Rz. P. udzieli Związkowi Automobilistów pomocy o charakterze organizacyjnym, a mianowicie: pomocy agitacyjnej (sekretarjaty Z. Z. T.), lokalnej i t. p. ponadto dostarczy Związkowi Automob. druki i pieczęcie.

Powyższa umowa podlega zatwierdzeniu: przez Zarząd Główny Związku Zawodowego Transportowców Rz. P. i przez najbliższy Zjazd Z. Z. A. Rz. P.

Następnie odczytano i uchwalono jednogłośnie następujące:

REZOLUCJE.

1) **Stojąc na stanowisku uchwał ogólnych Kongresów Związków Zawodowych w Polsce, Zjazd Związku Zawodowego Automobilistów stwierdza, że przeprowadzić skuteczną obronę swych praw wobec Władz, podnieść warunki ekonomiczne, zapewnić sobie korzyści, płynące z obowiązujących ustaw ochronnych i ubezpieczeniowych, pracownicy mogą tylko przez jak najściślejszą współpracę na terenie całego Państwa przy równoczesnem solidarnem współdziałaniu z całym klasowym ruchem robotniczym, zjednoczonym w Związku Stowarzyszeń zawodowych w Polsce na wewnątrz, a na zewnątrz zaś z Międzynarodową Federacją Transportowców.**

W tym celu Zjazd uchwala przeprowadzenie ścisłego zcentralizowania Oddziałów z Centralą zarówno pod względem organizacyjnym, jak i finansowym i upoważnia Zarząd do podejmowania najostrzejszych środków wobec Oddziałów, naruszających tą konieczną wewnętrzną karność organizacyjną.

2) **Uznając konieczność stworzenia jednego wielkiego Związku robotników, zatrudnionych w transporcie i komunikacji, Zjazd zatwierdza umowę, zawartą ze Związkiem Transportowców, zobowiązuje Zarząd do jak najściślejszej z nim współpracy,** tak w akcjach zarobkowych, jakoteż w pracy organizacyjnej (1 sprzeciw).

3) **Stwierdzając, że automobiliści podobnie, jak robotnicy wszystkich innych zawodów mogą osiągnąć swe cele i rozwijać się tylko w stosunkach demokratycznych, Zjazd potępia wszelkie ataki na prawa demokracji, na samorządy Zakładów ubezpieczeniowych i na wolność organizacyj zawodowych i wzywa wszystkich robotników automobilowych do obrony zagrożonych praw.**

4) Z powodu kryzysu gospodarczego, a z nim idącego spadku płac szoferów i innych pracowników automobilowych, **Zjazd wzywa wszystkie Oddziały do skoncentrowania swych sil w celu przeprowadzenia podwyżki płac,** które powinny być zagwarantowane umowami zbiorowymi w poszczególnych miejscowościach.

5) Z powodu opornego stanowiska pracodawców, którzy sabotują ustawę o czasie pracy, oraz ustawy dotyczących ubezpieczeń społecznych, jak również z powodu prześladowania przez czynniki policyjne administracyjne, Zjazd wzywa Oddziały do najszybszego zorganizowania odpowiedniej obrony prawnej dla prowadzenia skutecznej obrony, oraz tworzenia Kas Okręgowych.

6) Biorąc pod uwagę, że dzisiejsze Sądy ze względu na nieznajomość ruchu, wzrastającego z dnia na dzień, nie są w stanie wydawać właściwych wyroków, Zjazd domaga się od Ministerstwa Sprawiedliwości wydzielenia w poszczególnych województwach sądów, któreby rozpatrywały wyłącznie sprawy automobilowe.

Do kierowania pojazdami mechanicznemi, przeznaczonemi do użytku publicznego, należy dopuszczać tylko osoby posiadające odpowiednie kwalifikacje.

W tym celu koniecznem jest wykazanie się przez odnośne osoby przynajmniej 1-roczną praktyką prowadzenia samochodów prywatnych.

7) Celem udzielenia wydatniejszej materjalnej pomocy dla swych członków, względnie rodzin po zmarłych członkach, Zjazd poleca Oddziałom tworze-

III. KONGRES TO ZWYCIĘSTWO IDEI ZWIĄZKÓW ZAWOD.!

nie specjalnych Kas zapomogowo-pośmiertnych. (Projekt regulaminu umieszczony na innem miejscu. *Red*).

8) Zjazd przypomina Oddziałom, że z powodu toczących się walk o płace w przedsiębiorstwach automobilowych, należy organizować, także pracowników-nieszoferów, pracujących w danych przedsiębiorstwach.

9) Ze względu na potrzebę współpracy z innemi Związkami zawodowemi, celem łatwiejszego przeprowadzenia postulatów naszego Związku, Zjazd poleca wszystkim Oddziałom przystąpić do miejscowych Rad Związków Zawodowych, należących do Komisji Centralnej Z. Z. w Polsce.

10) Zjazd wzywa Sekretarjat Zarządu Głównego Z. Z. A., by odniósł się do I. T. F. z żądaniem przesłania wszystkich ustaw szoferskich, jakie obowiązują w krajach europejskich i na podstawie przesłanych materjałów, Sekretarjat Z. Z. A. opracuje projekt polskiej ustawy szoferskiej i przedłoży ten projekt klubowi P. P. S. w Sejmie w celu przedłożenia go Sejmowi do uchwały.

11) Zjazd wzywa Zarząd Główny, aby w najbliższym czasie opracował projekt reorganizacji szkół kierowców w tym kierunku, aby kandydaci do stanu szoferskiego posiadali pewne minimum kwalifikacji zawodowych, jakoteż osobistych, oraz by tak nauka, jak niemniej egzaminy zostały zaostrzone, wreszcie by nad szkołami Państwo rozciągnęło ścisły nadzór.

12) Zjazd wzywa Zarząd, by przedstawił natychmiast kompetentnym czynnikom memorjały z żądaniem dopuszczenia delegatów poszczególnych Oddziałów do Komisyj egzaminacyjnych, jako fachowców kwalifikowanych z głosem stanowczym.

13) **Miesięczną wkładkę od członka do Centrali podwyższa się do kwoty 1 zł. 25 gr. z tem, że w kwotę tą wchodzi już należytość za miesięcznik. Stawki wkładek miesięcznych dla innych kategoryj członków Oddziałów, opracuje Zarząd Główny i zawiadomi o tem swoje Oddziały.**

Na tem zakończono pierwszy dzień Kongresu, o godzinie 8-mej wieczorem.

OBRADY KONGRESU W DNIU 20. X. 1929.

Obrady rozpoczęto dokończeniem dyskusji w sprawach zawodowych i tak: Żalono się, że władze administracyjne kompetentne często nie przestrzegają przepisów, dotyczących wydawania praw jazdy zielonych czy też czerwonych, jak to miało w szeregu wypadkach miejsce w Wieluniu, w Poznaniu wydano tymczasowe prawa jazdy na czas Powszechnej Wystawy Krajowej, których władze po zamknięciu wystawy nie cofnęły, w innej miejscowości znowu wydano prawa jazdy kilku izraelitom, którzy powoływali się na wyjazd do Palestyny, podczas gdy osoby te pozostały na miejscu, nigdzie nie wyjeżdżając.

W końcu uchwalono zasadniczo nie interwenjować w sprawach zamiany zielonych praw jazdy na czerwone z wyjątkiem zawodowców, którzy mają poza sobą kilkuletnią praktykę, a zatem pełne prawo do uzyskania wyższych kwalifikacyj zarobkowania.

Dalej uchwalono w memorjale do władz, dotyczącym egzaminów, prosić o ścisłe przestrzeganie odbywania egzaminów tak pod względem technicznym, jakoteż praktycznym, z uwagi, że próba jazdy przy obecnych egzaminach jest wobec rozwijającego się ruchu ulicznego nie wystarczającą, a kierowcy po egzaminach nie mogą sobie poradzić przy bardziej wzmożonym ruchu ulicznym, co świadczy o małej praktyce.

WYBORY.

Do Komisji-matki powołano kol.: Palmowskiego Mieczysława z Łodzi, Augsburga Gustawa z Katowic, Stachowiaka Jana z Poznania, Trzeciaka Stefana z Warszawy i Guszlewicza Stefana z Krakowa. W sprawie wyborów Zarządu wywiązała się dłuższa dyskusja.

Komisja-matka przedstawiła Kongresowi wyniki obrad w formie propozycji wybrania:

Do Zarządu Głównego:

1) Warszawa: Kowalski Wiktor, Gałka Jan, Łuczak Jan, Trzeciak Stefan, Rongens Stanisław.
2) Kraków: Guszlewicz Stefan. (Zrzeczono się 1 mandatu na korzyść Lwowa).
3) Poznań: Gebel Andrzej, Stachowiak Jan.
4) Katowice: Adamczyk Alojzy, Augsburg Gustaw.
5) Lwów: Buczek Piotr.
6) Łódź: Palmowski Stanisław.

Do Komisji rewizyjnej:

1) Warszawa: Bełza Aniela, 1 mandat vacat.
2) Katowice: Surówka Jan (Bielsko).
3) Poznań: Lulkiewicz Bolesław.
4) Białystok: Czarnecki Stanisław (Łomża).

III. KONGRES WZMOCNIŁ NASZĄ ORGANIZACJĘ!

Do sądu polubownego:

1) Katowice: Pietrzak Leon (Sosnowiec)
2) Kraków: Rzepa Stanisław.
3) Łódź: Orłowski Edward.
4) Równe: Gilewski Józef.
5) Łuck: Łacisz Józef

Powyższe propozycje wyborcze Komisji-matki — Kongres uchwalił.

SPRAWA MIESIĘCZNIKA.

Przewodniczący egzek. miejsc. Kol. Stanisław Rzepa, przedstawił delegatom dwu referentów sprawy miesięcznika, współpracowników redakcji i administracji, z których pierwszy Kol. Józef Biasion rzuca krótki rys historji rozwoju i powstania pisma. Nadmieniając, że pismo nasze powstało dzięki niezaprzeczalnej ofiarności Oddziału Krakowskiego, apeluje, by wszystkie Oddziały i wszyscy członkowie więcej interesowali się sprawą rozwoju pisma, tak, jak się interesują samem jego istnieniem. **„Za mało jest, by pismo istniało, o co dbają wszyscy, lecz dbać trzeba, by pismo rozwijało się, do czego potrzebna jest zupełna współpraca wszystkich“.**

Stronę gospodarczą pisma referuje sekretarz Redakcji i Administracji, stwierdzając, że w sprawie gospodarczej, sprawozdanie musi być nacechowane bezwzględną objektywnością, bez żadnych odchyleń na korzyść lub niekorzyść. Wykazując księgami rachunkowemi i przepisowemi zestawieniami, odtwarza obraz dotychczasowej gospodarki, ilustrując sprawę ogłoszeń oraz prenumeraty na wykresach.

Poruszając następnie również sprawę współpracy Oddziałów, czyni sprawozdawca wyrzuty Zarz. Gł. i Oddziałom, że nie reagują na wezwania, przesyłane im tylokrotnie w sprawie ogłoszeń i prenumeraty. Jedynie niektóre tylko Oddziały, jak Poznań, Białystok, zajęły się ogłoszeniami i zasilały w pewnej mierze wydawnictwo. O ile Komitetowi Redakcyjnemu wiadomo, inne natomiast Oddziały, mają jedynie zarzuty lub wątpliwości. O tych zarzutach mówił referent dłużej, uzasadniając stanowisko Kom. Redakcyjnego w poszczególnych sprawach i zauważył, że braki te można było łatwo usunąć w drodze częstszej z Redakcją korespondencji.

Nie jest możliwem przedstawić tu w całości przeszło godzinne sprawozdanie, w którem były omawiane szczegóły czysto wewnętrznej natury, a które zawarte w szczegółowym protokóle, znane będą członkom ze sprawozdań ich delegatów.

Reasumując swe wywody, stwierdził kol. sekretarz, że widzi przyszłość pisma nie w czarnych kolorach, lecz widzi możność jego świetnego rozwoju. Skoro dotychczas pismo prowadzone było w tak ciężkich warunkach, a mimo to zdołało dojść do tego stanu, że gdyby zostały wszystkie zaległości wyrównane, to po spłaceniu zobowiązań pozostałaby jeszcze kilkutysięczna kwota do rozdziału, natenczas, **można twierdzić, że skoro wszyscy się wezmą do pracy, pismo stanie się potężnym rzecznikiem pokrzywdzonej dziś doli kierowcy zawodowego.** Dziś uczynić to trudno. Pieniądze, które włożył Oddział Krakowski i które przyniosły ogłoszenia — pozostają w Oddziałach. **Niektóre z Oddziałów zaczynają się wyłamywać z pod przyjętych na się obowiązków.** Potrzeba więc energicznej współpracy, częstszej korespondencji z Redakcją, w której każdy Oddział i każdy członek wypowiadałby swoje zdania o brakach lub potrzebach, — potrzeba więcej wskazówek i ściślejszego kontaktu z Zarządem Głównym, słowem „musimy zdobyć się na wielką w jakości i formie współpracę ogólno-między-oddziałową“.

Jak bardzo żywotną była sprawa pisma, wykazała dyskusja. W dyskusji zabierali głos koledzy: Augsburg (Katowice), Lulkiewicz (Poznań), Stachowiak (Poznań), Palmowski (Łódź), proponując przeniesienie pisma do Warszawy, oraz Adamczyk (Katowice), stwierdzając potrzebę obniżenia kosztów wydawnictwa przez użycie gorszego papieru i okładki. Ponadto kol. Adamczyk stwierdził, że brak wyroków sądowych daje się odczuwać bardzo. (Nie otrzymujemy ich. *Red.*).

W końcu przemawiał tow. Maksamin, doradzając wprowadzenie różnych nowych działów, jak „Głos Czytelnika“, „Hygjena“, „Praca“ i inne.

Następnie udzielił kol. przewodniczący głosu P. Drowi Tomaszowi Aschenbrennerowi, syndykowi Oddziału Z. Z. A. w Krakowie oraz pisma. Przemówienie to, przytaczamy w wyjątkach:

„Ojciec obecnego „Automobilisty Zawodowego“, tj. dawny „Szofer Krakowski“, powstał w roku 1928-ym wysiłkiem kilku ludzi. Inicjatorami tymi i organizatorami byli: Dr. Aschenbrenner, prezes Guszlewicz, kol. St. Rzepa, odpowiedzialny redaktor A. Bujas, współpracownik J. Biasion. Tylko ich osobistym staraniom zawdzięcza „Szofer Krakowski“ swe istnienie. Starania te, poparte potem przez innych, jak Nacz. Red. Inż. Nanowski, wielu ludzi, których nie sposób wymienić, ze świata prawniczego, prof. Uniw., inżynierowie i t. d., doprowadziły do tego, że „Szofer Krakowski“ stał się wydawnictwem, które nietylko czytane było przez wszystkich członków Z. Z. A. województwa krakowskiego, lecz z którem się liczono i którego zdanie w niejednej sprawie u władz odegrało rolę. Wysiłki te i te starania skierowane z jednej strony na stronę redakcyjną, kierowały się z drugiej strony na stronę gospodarczą, przynosząc i tu owoce w postaci poważnego zysku po 10-miesięcznej pracy.

W grudniu 1928 r. nadszedł moment, gdy podczas Zjazdu Z. Gł. w Krakowie zaproponowano Oddziałowi Krakowskiemu wydawnictwo centralne. Odbyła się konferencja, w której ze strony Zarządu Głównego brał udział Prezes Zawadzki, sekretarz Augsburg, Adamczyk i inni delegaci z jednej — a z drugiej strony

III. KONGRES TO ZWYCIĘSTWO IDEI ZWIĄZKÓW ZAWOD.!

prezydjum Z. Z. A. Oddziału w Krakowie, Komitet redakcyjny „Szofera Krakowskiego" i Syndyk Z.Z.A. Dr. Aschenbrenner; postanowiono zlikwidować wydawnictwo „Szofera Krakowskiego", przelać saldo z tego wydawnictwa na dobro Z. Z. A. Oddziału w Krakowie, powołać do życia „Automobilistę Zawodowego", jako centralny organ Z. Z. A. w Polsce, redakcję „Szofera" uznać za redakcję „Automobilisty Zawodowego" **i uznać Kraków, jako stałą siedzibę redakcji miesięcznika** ze względu na to, że organizacja i działalność Komitetu redakcyjnego „Szofera", tudzież szereg poważnych osobistości zasilających pismo swemi artykułami, dawali najlepszą gwarancję powodzenia nowemu miesięcznikowi.

Zarząd Główny uznał w całej pełni ofiarność Z. Z. A. w Krakowie, który rozumiejąc wartość organu, jednoczącego interesa ogółu szoferów na wszystkich krańcach Polski — bez protestu zdecydował się oddać świetnie podówczas zorganizowanego „Szofera Krakowskiego" pod zmienioną firmą na własność Zarządu Głównego.

Powodowani obawą o los doskonale zorganizowanego i świetnie na przyszłość zapowiadającego się pisma, w szczególności powodowani troską o jego dalszy rozwój i w obawie, by pismo to, kiedyś prowadzone przez innych ludzi, nie załamało się — zastrzegli sobie delegaci Z. Z. A. Oddziału w Krakowie, że na wypadek, gdyby wbrew postanowieniu o siedzibie pisma — Zarząd w przyszłości postanowił przenieść pismo do Warszawy, na ten wypadek Z. Z. A. Oddział w Krakowie, będzie miał prawo dalej na własny rachunek wydawać w Krakowie pismo pod tą samą (tj. Automobilista Zawodowy) nazwą.

Postanowiono dalej, że w skład komitetu redakcyjnego oprócz ludzi dotychczas tam będących, wejdą nadto delegaci z Warszawy, Poznania, Katowic, Łodzi, Wilna i Lwowa.

W końcu postanowiono, że podstawą finansową pisma będą opłaty ustalone, a ściągane przez poszczególne Oddziały i do redakcji nadsyłane, tudzież, że poszczególne Oddziały na własną rękę a na rachunek redakcji zorganizują akcję akwizytorską (ogłoszeniową, *Przyp. Red.*).

Nadto poszczególne Oddziały obowiązane będą do każdomiesięcznego przesyłania artykułów fachowych zawodowych i organizacyjnych.

Ugodę tą spisano i obie strony ją podpisały.

Od tego czasu upłynęło 10 pełnych miesięcy!

I cóż się okazało?

Oddziały tylko niektóre jak Poznań, Wilno, Białystok i Lwów — spełniły pokładane nadzieje. Natomiast wszystkie inne zawiodły. Zawiodły Katowice, zawiodły inne Oddziały, ale już najbardziej zawiodła Warszawa.

Tu na tej sali, szereg delegatów wytykał redakcyjnej stronie pisma szereg błędów — łatwo jest krytykować i radzić, ale trudniej jest coś zrobić, zwłaszcza gdy ci, którzy krytykują i radzą, całą swą działalność do krytyki tylko ograniczają.

Prawdą jest (kol. Adamczyk), że za mało jest fachowych artykułów, ale też prawdą jest, że ani Warszawa, ani Katowice, ani żaden Oddział żadnych fachowych artykułów nie nadesłał, a te, które umieszczono, zostały zdobyte jedynie w Krakowie.

Prawdą jest (kol. Augsburg), że nie umieszcza się „skrzynek pocztowych" i „Odpowiedzi" — ale też prawdą jest, że nie umieszcza się dlatego, że nikt żadnych nie nadesłał zapytań.

Prawdą jest (kol. Maksamin), że „Automobilista Zawodowy" nie wydaje technicznego dodatku, ale to raz dlatego, że nie dysponuje siłami, a uzyskiwane artykuły pochodzą od osób dobrej woli, bezinteresownie je ofiarujących, a drugi raz dlatego, że „Automobilista zawodowy" wychodzi za skromne i to z największym trudem ściągane pieniądze, przyczem od lutego 1929, wobec bierności Oddziałów, zawsze przy stale wzrastającym deficycie gotówkowym, podczas gdy wydawanie odrębnego dodatku technicznego, tak jak to ma np. organ Związku Maszynistów Kolejowych w Polsce (Z. Z. M.), wymaga oprócz specjalnej siły redakcyjnej, przedewszystkiem większych wkładów, na które tak młodą organizację, jak Z. Z. A. — jeszcze nie stać.

Prawdą dalej jest — że za mało w piśmie jest politycznego zabarwienia, ale przecież chodzi o utrzymanie takiego politycznego charakteru tego pisma, przeznaczonego dla całej Polski, który odpowiadałby przecież szoferom rozmaitych dzielnic i rozmaitych poglądów politycznych.

Prawdą jest, że pismo, które w założeniu swojem ma na celu uświadomienie ogółu szoferów pod względem zawodowym, organizacyjnym, kulturalno-oświatowym — za mało w tym kierunku ze siebie dało, ale to wina Centrali, która zreorganizowawszy w lutym br. pismo na centralny organ Z. Z. A. — żadnego więcej dla tego pisma nie objawiła zainteresowania.

III. KONGRES WZMOCNIŁ NASZĄ ORGANIZACJĘ!

Jest obecnie uzasadniona nadzieja, że po uchwałach tego kongresu, po znalezieniu środków na utrzymanie pisma i po tej dyskusji, jaka tu na tym Kongresie się toczyła, prace redakcyjne pójdą sprawniej, niż dotąd i to wszystko, co tu słusznie podniesiono, jako niedomaganie, zostanie niewątpliwie przez Komitet redakcyjny usunięte.

Ale wyłoniła się tu sprawa przeniesienia pisma do Warszawy. Jestem upoważniony przez Komitet redakcyjny, względnie p. Rzepę, Biasiona, Guszlewicza, Bujasa i innych, do oświadczenia, że nic nie mają o s o b i ś c i e przeciw temu, by ciężar redagowania „Automobilisty Zawodowego" przenieść na innych — ale jestem upoważniony również do oświadczenia, że w interesie pisma leży, by to nie nastąpiło.

Centrala znajduje się w stanie reorganizacji i zakłopotana jest swojemi wewnętrzenmi sprawami; dzięki uczynności naczelnego red. Inż. Nanowskiego, redakcja posiada swój nowo urządzony lokal wraz z telefonem, stale kredytowo nawiązany stosunek z drukarnią, szereg ludzi bezpłatnie dla pisma pracujących, warunki wydawnictwa tańsze, aparat redakcyjny i administracyjny zmontowany, wzorowo zaprowadzoną buchalterję.

Kongres winien się zastanowić nad tem, czy wolno dla zaspokojenia ambicji Centrali przenieść zorganizowaną siedzibę pisma do nowego miejsca, gdzie przecież wszystko na nowo będzie trzeba tworzyć i organizować — boć ludzi przecież z Krakowa przenieść nie można.

Kongres winien się zastanowić, czy leży w interesie pisma zadecydować jego przeniesienie do Centrali w czasie, gdy ta Centrala przeżywa kryzys organizacji.

Z. Z. A. w Krakowie — spokojnie będzie się tym naradom przypatrywał, tembardziej, że na wypadek decyzji zarządzającej przeniesienie pisma do Warszawy, ma zagwarantowane upoważnienie zorganizowania redakcji dla wydawania pisma lokalnego.

Z. Z. A. Oddział w Krakowie, oddając sprawę pod decyzję Kongresu, prosi mnie o wyrażenie swego życzenia, by Panowie nad tą kwestją się poważnie zastanowili — w rękach Panów los tego pisma, dumy i chluby nietylko Z. Z. A. Oddział w Krakowie, jako jego twórcy, ale i Z. Z. A. w Polsce, leży wyłącznie w rękach delegatów.

Przemówienie to nagrodzone zostało oklaskami, poczem dyskusja potoczyła się dalszemi tory.

(W trzecim dniu obrad — Kongres zadecydował pozostawić pismo w Krakowie. — *Przyp. Red.*).

Kol. Stanisław Rzepa zwrócił Kongresowi uwagę, że obecne warunki egzystencji miesięcznika są ujemne i jeśli w sprawie pisma nie będą powzięte decydujące uchwały, nie bierze odpowiedzialności za dalsze wydawnictwo.

W końcu uchwalono:

1) Wysłać natychmiast Oddziałom **rachunki,** z tem, że **Oddziały zobowiązują się je wyrównać bezzwłocznie,**

2) Wyrażono oklaskami Zarządowi pisma i Komitetowi Redakcyjnemu absolutorjum z dotychczasowej działalności i podziękowanie za owocną i bezstronną działalność,

3) Odbyć wspólną fotografję, którą wraz ze sprawozdaniem umieścić należy w najbliższym miesięczniku —

i na tem zakończono drugi dzień obrad Kongresu, o godzinie 4-ej popołudniu, poczem uczestnicy Kongresu odbyli wycieczkę do Ojcowa.

TRZECI DZIEŃ OBRAD KONGRESU, DNIA 21. X. w KATOWICACH.

Kongres zagaił i przywitał serdecznie delegatów, kol. Adamczyk, proponując uczczenie pamięci zmarłych członków Marcinkowskiego Piotra i Skalmiaka Jana przez powstanie, czemu obecni uczynili zadość.

Przewodnictwo objął kol. Rongens, zaś sekretarjat kol. Augsburg.

Na porządku dziennym wolne wnioski, które uchwalono:

1) Wydawnictwo miesięcznika pozostawia się nadal w Krakowie,

2) Zarządem pisma jest Zarząd Główny,

3) Oddziały zobowiązują się po powrocie na miejsce natychmiast uregulować wszelkie zaległości za miesięcznik, oraz udzielić zaliczki na przyszły rok.

4) Oddziały zobowiązują się nadsyłać do pisma sprawozdania, artykuły fachowe, jak również zbierać ogłoszenia.

5) Wydawcą miesięcznika pozostaje kol. Guszlewicz.

6) **Podwyższone wkładki na rzecz Związku Głównego obowiązują od dnia 1 listopada br. z tem, że od członków, którzy zapłacili wkłady miesięczne z góry, nie będą pobrane sumy dodatkowe. Od wpisowego Oddziały wnoszą do Centrali także zł. 1.25.**

7) Komitet Redakcyjny miesięcznika wejdzie w porozumienie z Oddziałami w sprawie redagowania pisma.

W tem miejscu stwierdził kol. Biasion, że uchwała pozostawienia miesięcznika w Krakowie dowodzi uznania Redakcji za jej pracę i składa jej imieniem podziękowanie.

8) Kol. Orłowski z Łodzi wyraził życzenie, by kol. Augsburg powrócił do Warszawy, a gdyby to było niemożliwe w chwili obecnej, to musi to nastąpić wówczas, gdy po upływie 3 miesięcy okaże się, że praca Zarządu Głównego kuleje z braku odpowiedniego sekretarza.

9) Kol. Adamczyk wnosi, by za wpisowe wlepiano do legitymacji nalepki.

10) oraz by członkowie dawniejsi, którzy posiadają własne taksówki, byli nadal członkami Związku

III. KONGRES TO ZWYCIĘSTWO IDEI ZWIĄZKÓW ZAWOD.!



Uczestnicy III. Zjazdu Z. Z. A. Rz. Pol. pod pomnikiem Grunwaldzkim na placu Matejki w Krakowie.

z tem, że nie przysługuje im prawo należenia do Władz Związku.

11) Wilno wyraża życzenie, by bezrobotnych zwolnić od płacenia wkładek.

12) Delegat z Łodzi wnosi, by bezrobotni płacili minimalne wkładki.

13) Delegat z Łucka wnosi, by szoferzy nie byli karani za przeładowanie aut.

14) Kol. Lulkiewicz stawia następujące wnioski.
- na 200 członków Oddziału przypada 1 delegat na Zjazd,
- prawo głosu otrzymuje delegat dopiero po stwierdzeniu prawdziwości stanu liczebnego członków danego Oddziału.

15) Centrala ustali kategorje dla szoferów.

16) Na Zjeździe krajowym poruszyć należy sprawę szkół szoferskich, dać Związkowi możność kontrolowania tychże szkół, delegatów Oddziałów dopuścić do Komisji egzaminacyjnych i Sądów ławniczych.

17) Wystarać się o paszporty dla szoferów, wyjeżdżających za granicę, na jak najbardziej ulgowych warunkach.

18) Na Zjazdy wysyłać należy tylko takich kolegów, którzy posiadają pełne prawa członkowskie.

Wszystkie wnioski oraz te, co do których na kongresie nie powzięto wyraźnych uchwał, przekazano Zarządowi Głównemu.

Na wniosek kol. Adamczyka wyrażono kol. Augsburgowi podziękowanie za przeszło 3-letnią pracę w Zarządzie Głównym na stanowisku generalnego sekretarza, co przyjęto oklaskami.

P. Przewodniczący podziękował zebranym za prace, związane z prowadzeniem Zjazdu, **wyrażając przekonanie, że w przyszłym roku stawią się delegaci liczniej i w silniejszym stanie organizacji.**

Na tem obrady Kongresu zakończono.

Z życia Związku.

ODDZIAŁ KRAKÓW.

Oddział Z. Z. A. Rz. P. w Krakowie zawiadamia wszystkich, że *w dniu 15-go listopada 1929 r. o godzinie 6-tej popoł. odbędzie się Nadzwyczajne Zebranie członków tut. Oddziału.* Na porządku dziennym sprawozdanie z Kongresu, dyskusja i wnioski

—o—

Kol. Wiceprezes Ernest Wideł, kierownik szkoły Józefowicza w Krakowie, zebrał w szkole na plakietę srebrną na Kościółek Automobilistów na Obidowej.

—o—

W dniu 31 grudnia br. odbędzie się — jak w latach poprzednich:

ZABAWA SYLWESTROWA
Z. Z. A. w Krakowie.

Zabawa odbędzie się w odnowionym i powiększonym lokalu F-my W. Bołoński, w Krakowie, Pałac Spiski, Rynek Główny L. 34.

Przewidywane są nagrody, jak: nagroda za najpiękniejszy walczyk, za najpiękniejszy kostjum i wiele innych niespodzianek.

Bliższe szczegóły w numerze grudniowym i ogłoszeniach.

—o—

ODDZIAŁ POZNAŃ.

Dość często uskarżają się koledzy na niewłaściwe postępowanie niektórych posterunkowych, którzy z całą gorliwością tropią przekroczenia przepisów przez zawodowych kierowców, a natomiast pobłażliwie puszczają przewinienia, popełniane przez kierowców-amatorów, t. zw. dżentelmenów. Rzecz oczywista, że z tego powodu panuje wśród kierowców zawodowych, którzy na własnej skórze odczuli tą jednostronną srogość funkcjonarjuszy policyjnych, wielkie rozgoryczenie. Na zawodowego kierowcę bowiem sypią się kary, jak z rogu obfitości, a kar takich namnoży się nieraz tak dużo, że nie jest w stanie pokryć ich całą swą pensją. Tymczasem taki sobie dżentelmen kpi poprostu z wszelkich przepisów, za co niestety nie zostaje pociągnięty do odpowiedzialności i nie płaci kar, choć literalnie na pieniądzach siedzi.

To też zwracamy się do miarodajnych czynników z apelem, aby swych podwładnych funkcjonarjuszów pouczono i im nakazano dopilnować przestrzegania przepisów, dotyczących ruchu kołowego w równej mierze, tak do zawodowych kierowców, jak i do tzw. dżentelmenów. Twierdzimy nawet, że jaskrawa ignorancja przepisów przez dżentelmenów zasługuje na to, aby ich przedewszystkiem funkcjonarjusze policyjni wzięli w swą „opiekę“.

—o—

Bardzo często zdarza się, że koledzy otrzymują mandaty karne za brak przedniego lub tylnego oświetlenia samochodu, co następuje wskutek defektu instalacji świetlnej. Wobec tego, w celu uniknięcia ukarania, pouczamy kolegów, aby o fakcie niefunkcjonowania urządzenia świetlnego zameldowali pierwszemu w drodze napotkanemu posterunkowemu, przyczem zaleca się zanotować sobie jego numer służbowy. O ile koledzy w ten sposób będą postępować, to w razie otrzymania mandatu karnego, mandat będzie uchylony.

—o—

Ponieważ okazuje się, że są koledzy, którzy uważają, że jedynie na przystankach tramwajowych nie wolno urządzać postoju, podczas gdy na przystankach autobusów P. K. E. ma być dozwolony, pouczamy kolegów, że również i na przystankach autobusów P. K. E. postój jest niedozwolony i to 10 metrów przed i tyleż poza słupem.

—o—

III. KONGRES WZMOCNIŁ NASZĄ ORGANIZACJĘ!

NOWE ROZPORZĄDZENIE

o wyprzedzaniu wozów tramwajowych w Krakowie.

Jak się dowiadujemy, wydał nowy Komendant P. P. na m. Kraków zarządzenie w powyższej sprawie, którego treść podajemy czytelnikom do wiadomości:

Dozwala się na wyprzedzanie wozów tramwajowych, tak przez pojazdy mechaniczne, jakoteż i kołowe bez względu na to, czy wóz tramwajowy znajduje się w ruchu, czy też na przystanku.

Jednakowoż przy wyprzedzaniu wozu tramwajowego w czasie postoju na przystanku, kierowcy pojazdów, chcący wyprzedzić wóz tramwajowy winni baczyć, czy jezdnia jest na tyle szeroka, że pojazd może przejechać, czy z przeciwnej strony lub z bocznej ulicy nie nadjeżdża pojazd, któryby sobą mógł uniemożliwić wyprzedzenie wozu tramwajowego, wreszcie kierowcy winni zwolnić szybkość jazdy do takiego stanu, któryby nie zagrażał bezpieczeństwu osób, wysiadających z tramwaju. Gdy natomiast wyprzedzenie wozu tramwajowego, stojącego na przystanku nie może być uskutecznione z powodu, że szyny tramwajowe położone są tak blisko chodnika, że niema dostatecznie wolnej przestrzeni dla bezpiecznego przejazdu, wyprzedzenie uskutecznić należy w lewo przy zachowaniu tych samych warunków, o których powyżej nadmieniono, przyczem kierowcy winni baczną zwracać uwagę na osoby, które po opuszczeniu tramwaju usiłują z tyłu tegoż przekroczyć jezdnię.

Zarządzenia te mają być niezwłocznie wprowadzone w życie przez stosowne znaki dawane kierowcom z posterunków stałych dla regulowania ruchu.

PROJEKT

Regulaminu Kasy Zapomogowej Pośmiertnej przy Związku Zawodowym Automobilistów w ....

1) Prawo do świadczeń ze strony Kasy Zapomogowej, ma w wypadkach śmierci żony, każdy członek Związku Zawodowego Automobilistów, w razie jego śmierci członek rodziny, będący na jego utrzymaniu.
2) Świadczenia będą wypłacone pod warunkiem:
   a) że dany członek opłacał najmniej 6 miesięcy Kasę Zapomogową Pośmiertną,
   b) że najmniej 6 miesięcy był członkiem Zw. Zaw. Automobilistów,
   c) że nie zalegał w opłatach związkowych więcej, niż 3 miesiące.
3) W razie śmierci członka otrzymają członkowie rodziny zmarłego (zgodnie z par. 2 regulaminu) następujące świadczenia:
   a) przy 6 do 60 wkładek miesięcznych zł. 500.—,
   b) ponad 60 wkładek miesięcznych zł. 1.000.—,
   c) w wypadkach śmierci żony, otrzymują członkowie 50 % świadczeń.

   Uwaga: W wypadkach wyjątkowych, o ile zachodzi szczególnie ciężki wypadek, może Zarząd wypłacić świadczenia większe, o ile stan Kasy na to zezwala.
4) Miesięczna wkładka do Kasy Pośmiertnej wynosi 50 gr., które pobiera się wraz z wkładką członkowską co miesiąc, przyczem wkładka członkowska o te 50 groszy podwyższona zostaje.

   Oprócz owej opłaty miesięcznej, w wypadku śmierci członka, wypłaca każdy członek sumę w zależności od ilości członków, jako wkładkę dodatkową. Wysokość wkładki dodatkowej ustanawia Zarząd, względnie okręgi. Wkładka ta będzie podjęta przez mających otrzymać zapomogę członków rodziny. Wpłata tychże ma być kwitowana specjalnie.
5) Do Kasy Zapomogowej Pośmiertnej musi należeć każdy członek Związku.
6) Świadczenia są dobrowolne, a więc nie są zaskarżalne. W razie sporu, instancją rozstrzygającą jest Zarząd Główny.
7) Zainkasowane wkładki winne być przekazywane co miesiąc do Kasy Zapomogowej Pośmiertnej i nie mogą być pod żadnym pozorem użyte na inne cele.
8) Wszystkie wypadki śmierci, które dotyczą Kasy Zapomogowej, mają być podawane do publicznej wiadomości, za pośrednictwem „Automobilisty Zawodowego"

Ponieważ sprawa obrony prawnej przewiduje tworzenie Okręgów, być może, że i w tym wypadku będzie to można zastosować, a wówczas świadczenia byłyby większe, bo na co sobie nie będzie mógł pozwolić mały Oddział, to zrobi Okręg. Pożądanem byłoby, ażeby Oddziały w tej sprawie, zgłaszały swe wnioski i poprawki.

(—) *Augsburg.* (—) *Adamczyk.*

III. KONGRES TO ZWYCIĘSTWO IDEI ZWIĄZKÓW ZAWOD.!

OD REDAKCJI.

Redakcja przygotowuje na rok 1930-ty „Kalendarz Kierowcy“. Kalendarz ten opracowuje się tak, aby odpowiadał potrzebom wszystkich kierowców Rzeczypospolitej, przyczem, pomimo obszernego materjału, będzie on wydany w takim formacie, aby wygodnie można było nosić go w kieszeni i by, przy estetycznym wyglądzie, był przystępny w cenie.

Prosimy wszystkich czytelników, by zechcieli nam odwrotnie nadsyłać swe uwagi. Co kto z Was, Czytelnicy! uważa, że w „Kalendarzu“ winno się znaleźć — piszcie do nas. Prosimy również o nadsyłanie posiadanego ewentualnie materjału. *Redakcja.*

RÓŻNE.

Nowe przepisy samochodowe w Czechosłowacji.

Władze czechosłowackie zniosły dotychczasowe ograniczenia szybkości jazdy 40 klm. na otwartej drodze oraz 15 klm. w mieście. W miejsce ich wchodzi w życie nowe zarządzenie, mocą którego zobowiązany jest każdy automobilista dostosować szybkość swego pojazdu do frekwencji i jakości drogi lub ulicy.

Zniesienie granic maksymalnej szybkości.

Angielskie automobilkluby wniosły do parlamentu projekt zniesienia granic maksymalnej szybkości. — W miejsce maksimum szybkości wejdzie w życie obowiązujące we Francji zarządzenie, które mówi, że kierowca powinien szybkość swego pojazdu tak regulować, by stale nad nim panował.

Zmonopolizowanie przemysłu samochodowego.

Rząd hiszpański nosi się z zamiarem zmonopolizowania swego przemysłu samochodowego, raz aby podnieść dochody państwowe, a powtóre, by zapotrzebowania wojskowe w samochodach uniezależnić od zagranicy i pokrywać własną produkcją.

Walka z gwarem ulicznym.

Angielskie automobilkluby prowadzą energiczną walkę z gwarem ulicznym samochodów, szczególnie zaś motocykli. Wniosły one petycję do parlamentu, by wycofane zostały z ruchu wszystkie pojazdy mechaniczne, które nie posiadają wogóle albo niedostateczne tłumiki, będące w głównej mierze przyczyną gwaru ulicznego. A jak się ta sprawa u nas przedstawia? *„Samoch.“*

Odznaki dla szoferów.

Krakowski Klub Automobilowy zawiadamia.

Na podstawie uchwały Zarządu, przyznawane będą przez Komisję Sportową odznaki dla szoferów, którzy brali udział w charakterze kierowców, lub mechaników w imprezach sportowych z członkami naszego Klubu, jako zawodnikami.

Odznaki przyznawane będą na podstawie wniosków członków, które drogą pisemną należy skierowywać do Sekretarjatu Klubu.

Na odznakach znajdować się będzie napis: „Za Udział w Imprezach Sportowych, rok, Krakowski Klub Automobilowy“. Odznaki wydawane będą wraz z odpowiedniem pismem za złożeniem przez członków Klubu opłaty w kwocie zł. 8.50.

Latarki na plecach.

Policjanci londyńscy, regulujący nocą ruch na skrzyżowaniach ulic, zostali zaopatrzeni w czerwone latarki ostrzegawcze, wiszące u pasa z tyłu. Inowacja ta okazała się szczególnie pożyteczna w punktach, niedostatecznie oświetlonych.

I u nas, o zmroku, przydałyby się takie latarki, gdyż policjantów, na pozbawionych jaskrawego oświetlenia ulicach, często poprostu nie widać wśród mgły, deszczu i zwodniczych cieni nocnych.

CO NA TO CZYNNIKI MIARODAJNE?

Szofer Henryk Grubert, posiadający prawo jazdy samochodami, przeznaczonemi do użytku prywatnego, prowadził w marcu 1929 r. pusty autobus i za to przez Starostwo Powiatowe w Wieluniu został ukarany grzywną 500 zł., przyczem pozbawiono go prawa jazdy.

Jak powinien być wobec tego ukarany zastępca tegoż Starostwa (w Wieluniu), p. Mieczysław Jarmicki za prowadzenie samochodu osobowego Ł. D. Nr. 81790, w dniu 24 sierpnia 1929 o godzinie 16-tej bez żadnego zezwolenia na prowadzenie pojazdów mechanicznych.

KOLEDZY. ZASILAJCIE FUNDUSZ PRASOWY!

Nowe znaki uliczne.

W związku z ustawieniem sygnałów ulicznych regulujących ruch wszelkich pojazdów w naszem mieście wyjaśniamy, co oznaczają odpowiednie znaki dla kierowców samochodowych:

1) Tarcza czerwona oznacza zamknięty wjazd dla wszystkich wogóle pojazdów, niewyłączając rowerów.

2) Tarcza czerwona ze sylwetą samochodu ciężarowego oznacza ruch dozwolony dla wszystkich samochodów z wyjątkiem samochodów ciężarowych.

3) Tarcza niebieska z literą „P" oznacza miejsce postoju dla prywatnych samochodów osobowych.

Znaki te ustawiono:

Ad 1) Wjazd zamknięty dla wszystkich pojazdów (tarcza czerwona):

na narożniku ul. Florjańskiej i pl. Marjackiego,
na narożniku ulicy Sławkowskiej i ul. Pijarskiej,
na narożniku ul. Szpitalnej i ul. Pijarskiej,
na narożniku ul. Pijarskiej u wylotu ul. św. Marka,
na narożniku ul. Siennej i Małego Rynku,
u zbiegu ulic Szewskiej, Podwale i Dunajewskiego.

Tarcze w tych miejscach oznaczają, że wjazd do tych ulic od strony tarczy jest niedozwolony dla wszystkich pojazdów niewyłączając rowerów, temsamem w ulicach tych dozwolony jest ruch jednokierunkowy.

Specjalną uwagę zwrócić należy na ulicę Pijarską podzieloną na dwie części przez ulicę Sławkowską. Przejazd ul. Pijarską dozwolony jest od ul. Sławkowskiej w kierunku kościoła O. O. Reformatów względnie od ul. Sławkowskiej w kierunku do ul. Szpitalnej. Odcinek ul. Pijarskiej od ul. św. Jana do ul. Sławkowskiej jest dwukierunkowy.

Ad 2) Tarczami czerwonemi z sylwetą samochodu ciężarowego zamknięto dla samochodów ciężarowych całe śródmieście a mianowicie:

ul. Florjańską od Bramy Florjańskiej,
ulicę Szpitalną od ulicy Basztowej,
ulicę Mikołajską od ulicy A. Potockiego,
ulicę Sienną od ulicy A. Potockiego,
ulicę Grodzką od ulicy Podzamcze,
ulicę Kanoniczą od ulicy Podzamcze,
ulicę Poselską od ulicy Straszewskiego,
ulicę Wiślną od ulicy Franciszkańskiej,
ulicę św. Anny od ulicy Podwale,
ulicę Szczepańską od ulicy Dunajewskiego,
ulicę św. Tomasza od ulicy Dunajewskiego,
ulicę Sławkowską od ulicy Basztowej,
ulicę Grodzką drugi raz zamknięto od Placu Dominikańskiego.

Poza śródmieściem zamknięto jeszcze dla ruchu samochodów ciężarowych ulicę Kopernika od ul. Blich i od ul. Mogilskiej.

Ad 3) Tarcze niebieskie z literą „P" oznaczające miejsce postoju dla prywatnych samochodów osobowych ustawiono na Rynku Głównym w pobliżu wieży ratuszowej, mniejwięcej między kamieniem T. Kościuszki a wieżą ratuszową, oraz na Placu Szczepańskim w pobliżu pałacu Sztuki.

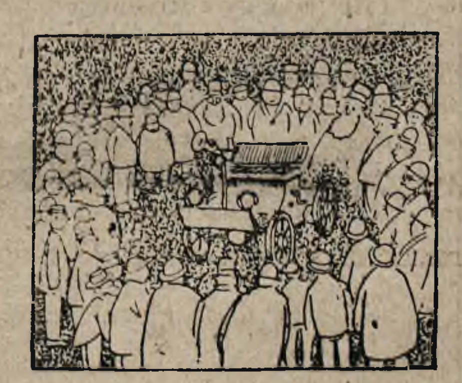
Ustawieniem tych wszystkich znaków na mieście posunięto bardzo naprzód sprawę regulacji ruchu ulicznego w mieście. Jeżeli zastosujemy się wszyscy odrazu do tej regulacji ruchu, unikniemy wielu nieprzyjemności względnie wypadków.

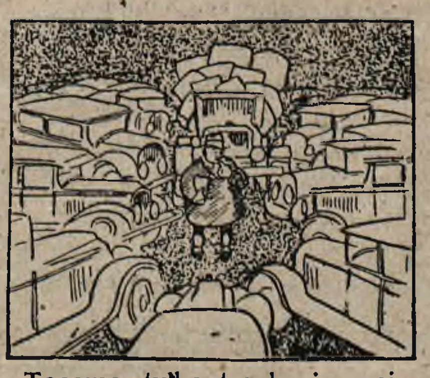
Wzywamy przeto wszystkich kolegów, aby zastosowali się ściśle do tej nowej regulacji ruchu przez co zmuszą także wszystkich innych interesowanych do przestrzegania porządku w tym zakresie.

HUMOR.



W Anglji ustawiono na ostrych zakrętach wielkie lustra, które ułatwiają automobilistom widzenie zakrętu.
Nowość ta okazała się bardzo celową... dla pań! *„Punch"*





Tosamo, tylko trochę inaczej.

Wydawca: Związek Zaw. Automob. Rzeczposp. Polskiej, Zarząd Gł. — Stefan Guszlewicz. — Naczelny redaktor: inż. M. Nanowski
Odpow. redaktor: Adam Bujas. Drukarnia Przemysłowa w Krakowie, Zielona 7, pod kier. T. Zakulskiego.